Mr Touboulic, auteur du Véloposte s'est depuis longtems fait connaitre par des œuvres remarquables.

Il a levé les Plans et exécuté les reliefs des Ports de Brest, Lorient et Rochefort qui attirent si vivement l'attention au Musée naval.

Il a présenté en 1830. le plan d'un Palais National pour des Expositions permanentes des Produits naturels et industriels de la France qui avait fixé l'attention des Ministres, des Artistes et des Industriels et qui n'a été qu'imparfaitement imité dans l'exposition universelle de 1855.

Il a doté la Marine française, (dont il dirigeait l'un des Ateliers, celui des Instruments nautiques) de Boussoles de relèvement de Nuit; d'habitacles de Route et d'Embarcations, Plomb de sonde d'Axiomètres, d'Oscillomètre, de Clinomètre perfectionné &ca et aussi d'une cloche sous marine dite à Carène qui a rendu à la Marine des services si réels, qu'elle a valu à son auteur une récompense Nationale de 8000fr payée par la Marine.

Il est décoré de la Légion d'honneur depuis 1821. et a reçu des Médailles aux expositions de 1834, 39. 42 et 55. et Breveté pour Inventions d'une Pompe à Incendie portative 1808. D'une Machine à plonger 1806. D'une Rame axiale 1834. Du Véloposte 1839 D'un Billard gyratoire ou de famille 1848. D'une Boussole Navigraphique 1855.

63700

Le Véloposte

—

Le Véloposte est un chemin de fer flexible élevé à quelques pieds de terre.

Il se compose de Cables en fils de fer, semblables à ceux employés pour les Ponts suspendus.

Ce Cable-rail est posé, de deux cents mètres en deux cents mètres, plus ou moins selon l'occurence, sur des supports ou chevalets solides.

Ce Cable, dans une position horizontale reçoit un char ou wagon d'une forme appropriée, qui sort de son état de repos quand le Cable-rail quitte son horizontalité.

L'horizontalité cesse quand le Cable précité est soulevé de manière à former un Plan incliné sur lequel le char roule par sa propre pesanteur avec une vélocité qui peut atteindre à une grande vitesse.

Pour quitter l'horizontalité il faut donc que le Cable rail soit soulevé par le moyen d'un Déniveleur, appareil chargé d'une force de réaction égale au poids du char et de son contenu, plus, l'effort nécessaire pour obtenir l'amplitude voulue, soit pour monter une côte ou renouveller les plans de course successifs.

Le char est composé de deux roues à gorges, l'une placée sur le devant en brancart

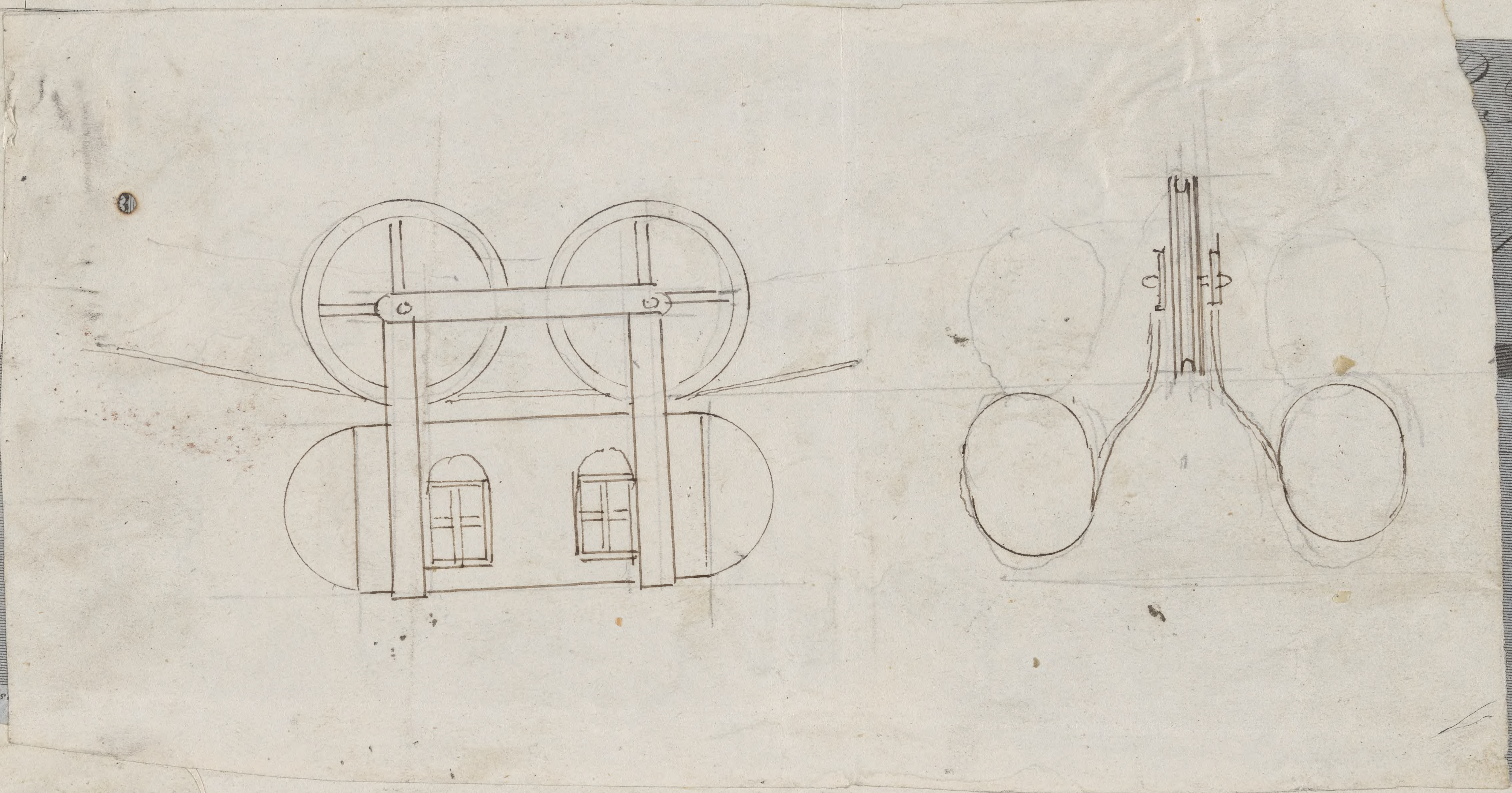
qui

(1) Galilée a démontré scientifiquement les propriétés

V. la suite

Supporte, en contre bas deux Wagons ou caisses pouvant porter des voyageurs ou des Marchandises. Les roues sont à cheval sur le Cable rail

Gravure



Le Vélo-poste peut décrire des courbes, changer de Ligne, de Direction, contourner un pont au moyen d'un appareil le plus simple possible, nommé (1) Contourneur.
C'est un Massif, en fonte, ou en maçonnerie, dont la crête est garnie d'une plaque en tôle sur laquelle le char continue sa course, en quittant le cable-rail, pour s'y arrêter, si c'est une escale, ou pour changer la Direction de sa course; On donne

(1) Les propriétés du Plan incliné qui porte son nom. Les Montagnards de l'Hymalaya des deux Amériques, sous le nom de Tarabites appliquent la corde inclinée pour le passage des Cols, ravins impossibles à franchir. Plusieurs ingénieurs se sont occupés de son application utile au transport des matériaux. Mr Tourbouli est le premier qui ait combiné un système complet de locomotion

a se contourner la courbe que l'on veut obtenir et à chaque extrémité s'attachent les cables d'arrivée et de Départ

Avantages du Véloposte

Le Véloposte ne se contente pas de porter les voyageurs sur des fils ou cables de fer trente fois plus forts, plus solides que ne l'exige le poids du Char; il ajoute encore, sous le Cable rail, un autre cable, dit de sureté, destiné

en Locomotion et fait porter quatre personnes à la fois dans des chars courant sur une ligne prolongée d'appareils. Il ferait ses premiers essais dans la Collonnade du Louvre en Janvier 1827. quand il montait le relief du Port de Brest dans le Musée Naval.

destiné en cas d'accident ou de rupture presqu'impossible du Cable-rail et surtout pour rassurer les voyageurs dans le cas de passage de ravins et rivières, a recevoir le Char et ses charges (1.)

Le Véloposte ne procédant que par des ascentions successives, quoique marchant sur une ligne horizontale, est conduit par l'augmentation des amplitudes produites par ses Deniveleurs, a se jouer des pentes et a marcher en ligne directe quelles que soient les déclivités du Terrain.

Ainsi, avec le nouveau système on monte et descend les colines, montagnes on traverse les Fleuves, les Ravins, les marais les sables et l'on peut arriver a traverser des points infranchissables jusqu'à ce jour.

Il peut s'arreter a volonté au moyen d'un frein qui saisit les deux roues du Véhicule. ou par l'élévation du Deniveleur qui précède sa course.

Le Véloposte ne porte pas d'un seul jét des poids énormes, comme le chemin de Fer, mais il multiplie ses départs: il les effectue de 10. Minutes (en 10. Minutes): il offre l'agrément de l'ancienne poste c'est a dire la société,

la

(1.) L'expérience a prouvé que les apréhensions sur la position élevée au dessus du sol n'étaient que fictive puisqu'en réalité On a vu toutes les personnes mises a Brest en contact avec

la

Ligne Velopostale; montés dedans d'abord entraînés
par la Curiosité et s'y complaire y retournes
rassurées par la douceur de l'allure et le peu de
crainte à concevoir puisque le char n'est jamais
élevé de Terre plus que quatre mètres

En cas de rupture qui se signale par la brisure
des premiers fils le char pose à Terre avant la
décomposition, le dérangement complet du Cable

Note Le char est aussi pourvu de Tampons elastiques
qui amortiraient le choc.

Quand à la question des Cables en fil de fer elle
est epuisée, leur force, leur durée, ne laissent aucuns
doutes sur leur emploi, leur solidité relative aux
forces aux quelles on les applique. Leur applicat[ion]
identique à notre système est aussi logique
aussi rassurante, aussi susceptible d'inspirer
toute securité que celle des Ponts suspendus.

Il y a plus d'apréhensions à concevoir dans
une embarcation où la vie de 20. Personnes tient
à un seul clou rouillé qui se brise, écarte le
bordage et laisse un passage à l'eau qui les
engloutit

Dans la rencontre de l'un des batiments à vapeur
Dans les deraillement et explosions des chemins
Dans le brisement des roues des Voitures de fer
Dans le mordiaux dents de chevaux qui les
conduisent ou portent des Cavaliers &.

Notre Voie par la force des Appareils donne
la vraie securité, celle mathématique.

la réunion des personnes intimes l'une avec l'autre: Le choix des heures de départ et des lieux d'escales.

Combien ne servirait-il pas avec avantage les chemins de fer eux-mêmes, en leur apportant, sur leur ligne d'exploitation de parcours, les voyageurs et les produits des villes, bourgs, placés à petites distances de leurs stations? ils feraient taire les plaintes de ces pays, se disant déshérités, ne pouvant faute d'écoulement facile, économique, faire valoir leurs productions Naturelles et industrielles.

Cette considération humanitaire et de haute portée, très adoptable quand on peut faire taire les plaintes en gagnant des Millions, nous semble faite pour frapper les hommes de capacité et d'expérience qui sont à la tête des translations locomotives et communications commerciales ou industrielles en tous genres.

L'Etablissement du Vélosposte a l'avantage immense de n'affecter aucune propriété dans ses intérêts principaux: il n'oblige à aucuns grands travaux d'art tels que viaducs, tunnels: à aucune interruption de communication de Commune à commune, de

propriété

a propriété : il abrège les distances, puisqu'il suit la ligne directe : Il transporte ses voyageurs, sans bruit assourdissant, sans cahots, sans boue et sans poussière ; sans dangers compromettant la vie

Son Matériel peut facilement se déplacer, dans le cas d'un changement de Direction

La construction, ses réparations peuvent s'effectuer par les Ouvriers les plus ordinaires et toute sa mise en oeuvre peut se faire sans recourir aux produits d'extraction étrangère

L'économie, la célérité, la sécurité, sont évidemment le mérite du Vélopostе

M. Jacquemard

Le Vélopostе Tubulaire de Brest a été éprouvé et expérimenté et a réussi complètement. Cette expérimentation a eu lieu à Brest en 1839, devant les autorités, civiles, militaires maritimes et devant une population de Quarante milles âmes. a duré plus de trois mois : plus de 800 personnes ont monté et remonté dans les Chars et parcouru la ligne Vélopostale établie sur les remparts du Port Bouguen, toutes de plus en plus satisfaites de la douceur et de la rapidité de

rapidité de la translation

Mais, pourquoi donc, dit-on, cette invention si curieuse et si heureusement applicable en tant de circonstances et à tant d'usages n'a-t-elle pas été acceptée et n'est-elle pas en vigueur aujourd'hui?

Des personnes haut placées, des financiers manifestèrent vivement le regret que ce système de locomotion n'ait précédé les études déja faites sur les chemins de fer ~~deja~~ concédés: cela aurait, certainement, prévenu de grandes dépenses deja déterminées: cela eut modifié fort avantageusement et surtout fort économiquement les déversemens de capitaux vers l'étranger:

La fièvre des grandes entreprises, des grandes opérations financières, régnait alors: en ce tems on aimait mieux faire travailler vingt-sept Millions que cinq

ou

ou six. Ce fut la réponse que fit une des sommités de la Finance, qui avait pris un grand intérêt à l'application du vélopostе, après avoir fait, à une Société d'Exploitation d'un chemin de fer, la proposition de l'emploi de cette voie célère et économique pour aller à Versailles.

Mais le jour est venu où par des appréciations nouvelles et approfondies, par des besoins nouveaux; quand l'équilibre financier est visiblement entraîné, hors de sa juste mesure; quand les voies ferrées sont trop nombreuses, trop puissantes pour le pays et que l'on reconnait qu'il n'y a pas assez de moyens économiques de moyenne locomotion pour suffire à l'alimentation de ces grands fleuves de fer, en satisfesant aux besoins d'écoulement des localités qui en sont éloignées; ce jour là le vélopostе surgira et ses applications trop tardives entraineront à de grandes modifications dans la locomotion toutes à son avantage.

Mr Coubertie l'avait bien senti il ne voulu pas compromettre un succès certain: il attendit ce qu'il prévoyait, le jour de l'opportunité.

Chaque œuvre a son époque de succès en France; il n'y a pas deux succès à la fois dans la même création: il y a toujours un temps d'arrêt entre la conception et l'émission. L'auteur du vélopostе l'a éprouvé plusieurs fois

dans

sa carrière La cloche à plonger dont il a doté la Marine Impériale, et qui est aujourd'hui réglementaire, fut inventée par lui, en 1806. et n'obtint son application qu'en 1840. il en est de même de toutes les choses Utiles

Inventor: Tonboulie (?)

Invention: "Véloposte"
Cable Railroad

Invented 1839

This Ms. written
after 1855

---

his other inventions
are mentioned with
dates